

Helmut Lehmann

Älteste Eisenbahnbrücke: Die Brücke der Taunus-Eisenbahn über die Nidda

In den Fachberichten, insbesondere über den Eisenbahnbau, ist fast ausschließlich die Rede von der Planung, der Realisierung und vom Betrieb neuer Anlagen. Das Erbringen von Transportleistungen ist aber nur über Bestandsanlagen möglich. Unter diesen befinden sich alte Anlagen, ja sogar solche aus der Frühzeit der Eisenbahnen. Sie erfüllen ihre Funktion noch heute zur Zufriedenheit, obwohl die eingesetzten Fahrzeuge mit denen, die zu Zeiten der Inbetriebnahme dieser Anlagen verkehrten, nicht einmal entfernt vergleichbar sind. Die alten Anlagen verdienen eine erhöhte Aufmerksamkeit sowohl der zuständigen Bahnstellen als auch der Öffentlichkeit.

Die Verkehrsleistungen und damit das Kerngeschäft der Bahn wird mit Hilfe der Bestandsanlagen erbracht. Darunter sind viele Anlagen, die bereits unsere Vorfahren erbauten. Ein solches Beispiel ist die Niddabrücke der ehemaligen Taunus-Eisenbahn, der ersten Eisenbahn in hessischen Landen.

Das Augenmerk des vorliegenden Beitrags liegt auf der Beschreibung der nunmehr ältesten im Betrieb befindlichen Eisenbahnbrücke Deutschlands – der Brücke über die Nidda in Frankfurt-Nied. Hier ist dringender Handlungsbedarf auf beiden Seiten, Deutsche Bahn AG und Stadt Frankfurt am Main, festzustellen. Mit der Vorstellung des Bauwerks und seiner Geschichte soll der Blick dafür geschärft und der Bekanntheitsgrad des Bauwerks erhöht werden.

Von Frankfurt nach Höchst – Die Taunus-Eisenbahn

Nun sind 166 Jahre kein „runder“ Geburtstag. Aber es ist eine lange Zeit und es ist eine Selbstverständlichkeit, um die es sich hier handelt: Die älteste Eisenbahnlinie in Hessen.

Es war nicht gerade die ärmste Region, die für den Bau der ersten Eisenbahn in hessischen Landen ausersehen wurde. Interesse an einer Eisenbahnverbindung rechts des Main bekundeten die im Jahre 1835 eigens dafür gegründeten Komitees in der Reichs- und Freien Stadt Frankfurt am Main sowie



Abb. 1: Paul Camille von Denis – der Erbauer der Taunus-Eisenbahn [2]

in Wiesbaden, der Residenz des Herzogtums Nassau-Weilburg. Ziel war die Errichtung einer Eisenbahnlinie von Frankfurt über Höchst nach Wiesbaden.

Ein entsprechendes Projekt wurde ausgearbeitet. Die Intentionen des bedeutenden Finanz- und Handelsplatzes Frankfurt stimmten hierin mit denen des Herzogtums Nassau überein. Allein dieser Umstand bewirkte die relativ frühe Schaffung eines hessischen Eisenbahnunternehmens. Im Februar 1837 konzessionierte die Wiesbadener Regierung das Vorhaben und einen Monat später erteilte der Frankfurter Senat seine Zustimmung.

Äußerst günstig verlief das Aufbringen des Stammkapitals für das Vorhaben des Frankfurt-Wiesbadener Komitees. Man rechnete in Wiesbaden und in Frankfurt mit einer Zeichnungssumme von je 500 000 Gulden. Tatsächlich wurden in Frankfurt 22 Mill. Gulden und in Wiesbaden 4 Mill. Gulden

gezeichnet. Vergleicht man die Baukosten der Bahn von 2,018 Mill. Gulden mit dem gezeichneten Kapital, so hätten leicht zehn derartige Bauvorhaben davon bestritten werden können. Aber: Stammkapital wird ja nicht nur durch Baukosten repräsentiert. Als Baumeister konnte der Ingenieur Paul Camille von Denis (1795-1872) gewonnen werden, der sich im Eisenbahnbau bereits einen Namen gemacht hatte (Abb.1). Unter seiner Führung ist ein paar Jahre zuvor die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth erbaut worden. Unmittelbar nach Erteilung der Konzessionen begann er mit dem Bau der 43,4 km langen Strecke, ohne das Einschalten von Generalunternehmern[3].

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass die Vergabe der Baulose und der Aufträge zur Materiallieferung nach dem Willen der herzoglich-nassauischen Regierung vorrangig an einheimische Unternehmer erfolgte. Man erhoffte sich bereits während des Bahnbaus eine Belebung der Wirtschaft [3]. Mitte Juni des Jahres 1839 konnte die Teilstrecke Frankfurt – Höchst fertiggestellt werden.

Die erste Probefahrt am 23. Juni 1839 mit einem Zug, gezogen von der Lokomotive „DER BLITZ“, welche die englische Maschinenfabrik von Stephenson in Newcastle lieferte, gestaltete sich jedoch als Reinfall, wie ein zeitgenössisches Spottbild zeigt (Abb. 2). Aber die zweite (5.9.1839 von Frankfurt nach Höchst) und dritte Probefahrt (11.09.1839 von Frankfurt nach Hattersheim) verliefen erfolgreich. So konnte man den ersten Abschnitt der Taunus-Eisenbahn von Frankfurt (Abb. 3) nach Höchst (Abb. 4) am 26. September 1839 in Betrieb nehmen. Seit dem 13. April 1840 existiert die durchgehende Eisenbahnverbindung von Frankfurt a.M. nach Wiesbaden.

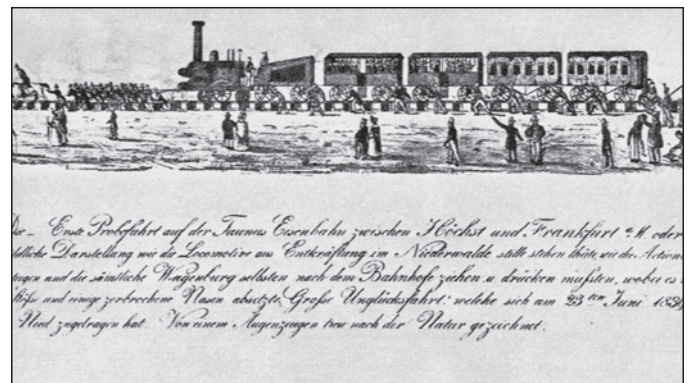


Abb. 2: Spottbild über die erste Probefahrt auf der Taunus-Eisenbahn am 23.06.1839 [2]

Der Autor

Dipl.-Ing. Helmut Lehmann, Deutsche Bahn AG, Frankfurt/M.

Vorsprung durch Technik?

Die technische Ausstattung der Taunus-Eisenbahn unterschied sich nur wenig von den Eisenbahnstrecken, die etwa zeitgleich in Deutschland entstanden. Diese Aussage wird allerdings durch die Existenz zahlreicher zeitgenössischer „Systeme“ relativiert, die z.B. für die Herstellung des Gleisoberbaus existierten. Auf der zunächst eingeleigten Bahn wurde der Schienenstuhl-Oberbau mit Doppelkopfschienen und Holzschwellen bzw. Steinquadern nach Stephenson'schem Vorbild verwendet. Der Überwindung natürlicher und künstlicher Hindernisse dienten u.a. 27 Brücken. Darunter ist die Niddabrücke bei Nied aus rotem Sandstein (Bauwerkslänge = 40,0 m [9]). Sie erfüllt noch heute voll die ihr zugeordnete Aufgabe und wird in der Liste der Kulturdenkmale des Bundeslandes Hessen geführt. Die Empfangsgebäude der Bahnhöfe der Taunus-Eisenbahn waren architektonisch gelungen und ernteten die Bewunderung der Zeitgenossen [5].

Als Signalmittel fanden Fähnchen und farbig abgeblendete Lampen Verwendung. Züge konnten den entlang der Strecke stationierten Bahnwärtern durch ein 1840 eingeführtes, seilbetriebenes Glockensignalsystem „vorgemeldet“ werden. In einem war die Taunus-Eisenbahn sogar führend: Zur Nachrichtenübermittlung zwischen den Stationen setzte sie seit 1845 Zeiger-telegraphen des Systems von William Fardely (1810-1869) aus Mannheim mit Erfolg ein [1].

Die ersten Lokomotiven lieferte die englische Firma Stephenson aus Newcastle. Aber bereits 1840 wurde die erste deutsche Lokomotive in den Fahrzeugpark der Taunus-Eisenbahn aufgenommen. Es handelte sich um die Lokomotive „RHEIN“ von der Gutehoffnungshütte in Sterkrade. Obermaschinenmeister der Taunus-Eisenbahn war von 1846 bis 1854 der bekannte Eisenbahntechniker und Erfinder Edmund Heusinger von Waldegg (1817-1886).

Und heute?

Der alte Taunusbahnhof in Frankfurt (er befand sich in der Nähe der Kreuzung von Gallusanlage und Kaiserstraße) musste vollständig dem Neubau des Hauptbahnhofs (1883-1888) weichen (Abb. 4). Also fährt man heute von Frankfurt/Main Hbf nach Frankfurt-Höchst.

Der Bahnhof in Höchst erfuhr zweimal seine gründliche Umgestaltung (Abb. 3) und das erste Empfangsgebäude existiert nicht mehr. Seit 1869 ist dieser Streckenabschnitt zweigleisig ausgebaut. Das war wenig problematisch, da der Unterbau der Strecke von vornherein für ein zweites Gleis hergestellt wurde. 1961 elektrifizierte die Deutsche Bundesbahn (DB) die Strecke.

Wer heute mit der Eisenbahn von Frankfurt/Main Hbf nach Frankfurt-Höchst gelangen will, fährt vorteilhaft mit der S-Bahn über Frankfurt-Griesheim. Der größte Teil des überregionalen Reiseverkehrs, ein Teil des Nahverkehrs und der Güterverkehr aber benutzt die Taunus-Eisenbahn, die älteste Eisenbahnstrecke Hessens, nach wie vor.

Die Niddabrücke

Zur Zeit des Beginns der Errichtung der Taunus-Eisenbahn gab es bereits Erfahrungen im Eisenbahnbau. Auch deutsche Ingenieure hatten solche gesammelt, wie z.B. der berühmte Friedrich List und der weniger bekannte Gerhard Zimpel in den USA. Letzterer war später der Erbauer der Berlin-Frankfurter Eisenbahn (wohlgemerkt: nach Frankfurt an der Oder). Paul Denis hatte sogar inländische Erfahrungen, wenngleich damals das Königreich Bayern als „Ausland“ zu gelten hatte.

Wie weit technologische Grundsätze des Verkehrsbaus bereits damals entwickelt waren, zeigt die Tatsache, dass die Brücken eines geplanten und vermessenen Verkehrsweges zuerst errichtet wurden. Zudem minimierte man die Transportwege für den Baustofftransport bereits durch den Erdmassenausgleich. Gewonnenen Erdstoff aus Einschnitten oder Anschnitten verwen-

dete man also umgehend für die nächstgelegenen Dammschüttungen. Das war auch bitter nötig, denn die gängigen zeitgenössischen Transportmittel waren nicht etwa Achtradkipper, sondern einachsige Handkarren und Fuhrwerke mit Zugtieren. Nur aus der Berücksichtigung dieser Umstände sind die heute noch kurz erscheinenden Bauzeiten der ersten Eisenbahnlinien in Deutschland plausibel zu erklären.

Die Baumeister und Bauherren Hessens profitierten im 19. Jahrhundert von einem Nebenerwerbszweig der Flößerei: Roter Sandstein ließ sich auf den Baumstämmen stapeln und flussabwärts zu den Floßbänken in den Abnehmerregionen transportieren. Hier erfolgte der Verkauf für „billig Geld“ an die dankbaren Kunden. Auch für den Bau einiger Gewölbebrücken setzten die Baumeister diesen Baustoff ein. Ohne übermäßigen Aufwand konnten gefällige, sich in die Landschaft harmonisch einfügende Bauwerke geschaffen werden.

Während in den deutschen Gebieten mit traditioneller metallurgischer Fertigung bereits gegen Ende des 18. Jahrhunderts erste flusseiserne Brücken anzutreffen waren, herrschte in den meisten Gegenden die steinerne Gewölbebrücke vor. Schließlich war sie eine jahrhundertlang bewährte Konstruktion mit langer Nutzungsdauer und vergleichsweise billig herzustellen.

Im Verlauf der Taunus-Eisenbahn war auch die Nidda zu überwinden. Als ein Nebenfluss des Main hat sie den in ihrer Nähe siedelnden Menschen durch die Jahrhunderte sehr zu schaffen gemacht. Sogenannte Jahrhunderthochwasser sind bei ihr die Regel gewesen. Zu den letzten großen Überschwemmungen zählen diejenigen von 1882 (+ 13,86 m), 1909, 1914, 1920 und in jüngster Zeit das Hochwasser des Jahres 2002. Charakteristisch ist bei diesem Gewässer das große natürliche Überschwemmungsgebiet. Der hohe Grundwasserspiegel erfordert für Bauwerke in ihrer Nähe besondere Maßnahmen zur Gründung.

Die Niddabrücke der Taunus-Eisenbahn entstand im Jahre 1838. Der Name ihres

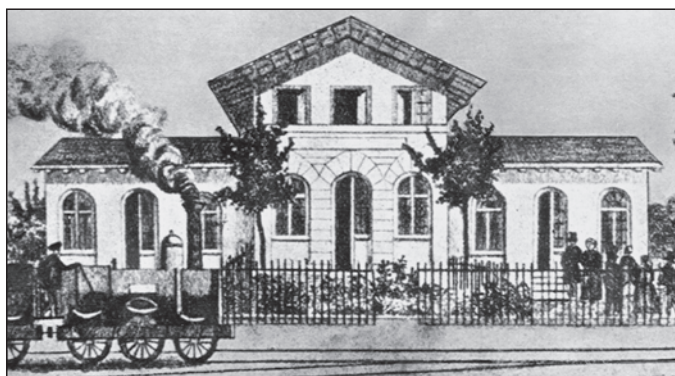


Abb. 3: Das erste Empfangsgebäude des Bahnhofs in Höchst [5] und das heutige Empfangsgebäude

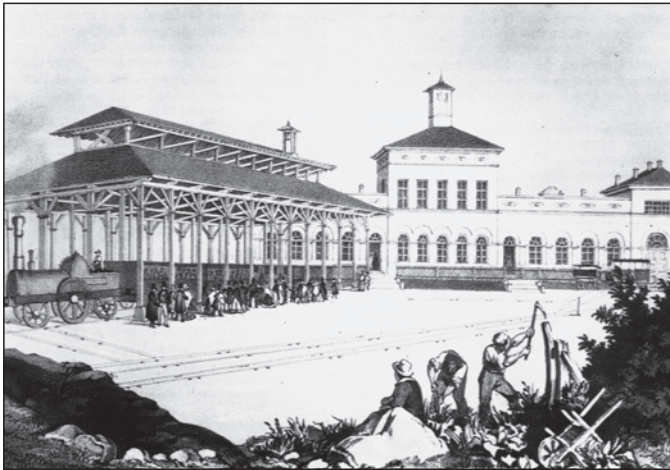


Abb. 4: Der Taunusbahnhof im Jahre 1839 [5], rechts der Frankfurter Hauptbahnhof heute

Erbauers ist nicht mehr zu recherchieren gewesen und die erste Bauzeichnung leider nicht mehr zu beschaffen. Die Idee mag von Paul v. Denis stammen, die Baukosten fest im Blick. Zur Veranschaulichung soll daher eine Maßskizze der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) aus dem Jahre 1931 dienen (Abb. 5).

Wir sehen eine Gewölbebrücke mit drei Bögen von je 10,0 m lichter Weite. Die Leibungen haben konstante Bogenradien von je 8,4 m. Alle Elemente einer klassischen Gewölbebrücke sind erkennbar: Widerlager, Stützen, Gewölbe aus Steinreihen, Kämpfer, Isolier- und Ziegelschicht, die darüber angeordnete Kiesverfüllung und der Gleisoberbau. Widerlager und Stützen sind auf Ramppfählen gegründet. Der dargestellte Flussquerschnitt deutet darauf hin, dass die Maße vor dem Abschluss der Regulierung der Nidda genommen wurden. Zu erkennen sind auch die rechtwinklig zur Fahrbahn anschließenden Flügelmauern.

Die Brücke (Abb. 6) ist ein reiner Zweckbau. Ihre klare Gliederung, hervorgegangen aus einem rein rationalen Entwurf, unterscheidet sie allerdings von benach-

barten, etwa in der gleichen Epoche errichteten Brücken. Es existieren von dem Bauwerk kaum historische Darstellungen und wegen ihrer Lage außerhalb städtischer Bebauung lieferte sie auch in der neueren Zeit offensichtlich kaum ein lohnendes Motiv für Ansichten.

Nicht die einzige Brücke

Im vorliegenden Fall war nicht nur der Nidda selbst der Durchfluss zu gestatten, sondern gleichermaßen ihrem Hochwasser. Das geschah durch eine Flutbrücke in der Nähe der Niddabrücke. Mit Hilfe einer Flurkarte [6] der Gemarkung Nied aus dem Jahre 1908 konnte deren frühere Lage an Ort und Stelle bestimmt werden. Selbstverständlich erhielten kreuzende Verkehrswege niveaufreien Durchlass. Das Gleiche war erforderlich, als später die Trasse der Limburger Bahn in unmittelbarer Nähe errichtet wurde.

Beide Flutbrücken (Abb. 7) wurden nicht mehr benötigt, als die Arbeiten zur Regulierung der Nidda im Jahre 1932 beendet waren. Man brach sie ab und schloss die entstandenen Lücken in den Bahndämmen [8, 9].

Die Niddabrücke im Wandel der Zeit

Die Brücke geriet erst in den Blickwinkel der Betrachtung, als ernsthafte Planungen zur Regulierung der hochwasserfreudigen Nidda begonnen wurden. Sie ist in einer Skizzensammlung des Tiefbau-Amtes Frankfurt a.M. aus dem Jahre 1873 enthalten, welche die Brückenbauten über die Nidda von Gronau bis zur Mündung in den Main darstellt. 1886/87 erfolgte die erste Niddaregulierung im oberen Flusslauf.

Im Jahre 1914 erschien eine „Denkschrift über die Regulierung der Nidda“, bearbeitet von der Kanalverwaltung des Städtischen Tiefbauamtes Frankfurt a.M. Darin waren bereits alle Details der Arbeiten, einschließlich Veranschlagung der Kosten sowie die Maßregeln und Verantwortlichkeiten zur Erhaltung der Regulierungsbauten, enthalten. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verhinderte zunächst die Ausführung, obwohl im gleichen Jahr die Nidda wieder einmal beträchtlich über die Ufer trat.

Die Regulierungspläne für die Nidda wurden nicht aufgegeben, zumal man die bereits erwähnten Überschwemmungen der

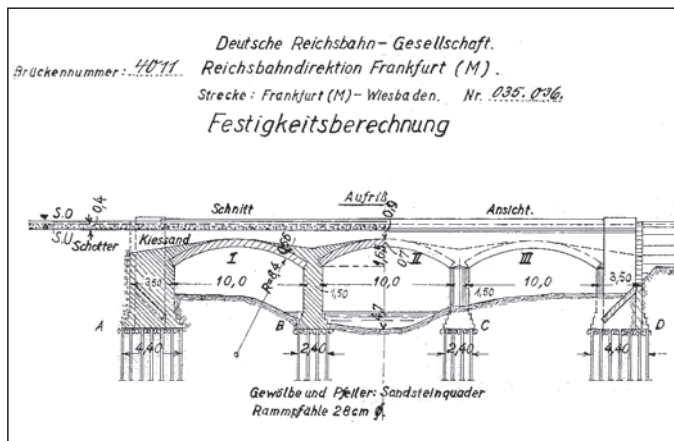


Abb. 5: Maßskizze der Niddabrücke der Taunus-Eisenbahn aus dem Jahre 1931 [9]



Abb. 6: Technisches Denkmal: Die Niddabrücke der Taunus-Eisenbahn in Frankfurt-Nied



Abb. 7: Die ehemaligen Flutbrücken der Taunus-Eisenbahn und der Limburger Bahn (links) [9]. Die Strombrücken beider Strecken (rechts)

Jahre 1920/21 wohl nicht so schnell ver-
gaß. Eine erneute Denkschrift aus dem
Jahre 1928 „Die Erhaltung der Alten
Nidda“, bearbeitet vom Städtischen Sied-
lungsamt Frankfurt am Main, ergänzte die
Vorhaben durch neue Aspekte der Land-
schaftspflege.

In den Jahren 1928/29 erfolgte die Regulie-
rung des Unterlaufs der Nidda. Im Zeichen
der Weltwirtschaftskrise wurden die Arbei-
ten bis 1932 fortgesetzt und mehrheitlich
als Notstandsarbeiten ausgeführt. Hier al-
lerdings mussten auch an der Niddabrücke
der Taunus-Eisenbahn Arbeiten vorgenom-
men werden, die der Bauwerkssicherung
und der Erhaltung der Bauwerksfunktion
dienten. Der Grund dafür lag in der Ände-
rung des Grundwasserstandes und in der
Veränderung des Flussgrundprofils infolge
der Regulierung. Dazu wurden vier Bau-
maßnahmen realisiert:

- Verstärkung der Fundamente beider
Strompfeiler durch eine verankerte
Betonummantelung,
- Sicherung der nördlichen Stirnwand
durch 15 Anker,

- Schließen der Risse in den Gewölbelei-
bungen durch Spritzbeton und
- Stabilisierung der Pfeilerköpfe mit An-
kern.

Aus der Zeit der Arbeiten zur Sicherung
von Bauwerk und dessen Funktion, an der
sich die Deutsche Reichsbahn und die Stadt
Frankfurt am Main beteiligten, sind Fotogra-
fien erhalten, die auch Einblicke in die dama-
lige Technologie gestatten (Abb. 8) [9].

Es ist bemerkenswert, dass am statischen
System der Niddabrücke keine Verände-
rungen vorgenommen werden mussten.
Das geschah auch bis heute nicht. Diese
Tatsache spricht für die große Zuverlässig-
keit steinerner Gewölbebrücken, woa-
us der Hauptgrund für ihre lange Nut-
zungsdauer resultiert. Das aber erfüllt
auch die Bedingung der Ursprünglichkeit
des Bauwerks – ein wesentlicher Grund
für die Einstufung des Bauwerks als tech-
nisches Denkmal.

Im Jahre 1932 erhielt die Brücke eiserne Fuß-
gängerstege an den Brückenseiten. Zudem
war die Erhöhung der Eisabweiser an den
Pfeilern bis zur Leibungshöhe erforderlich.

Die Kostenrechnung der Deutschen Reichs-
bahn weist für ihren Arbeits- und Material-
aufwand den Betrag von 4842,80 Reichs-
mark aus [9].

Weder im I. noch im II. Weltkrieg ist das
Bauwerk beschädigt oder gar zerstört wor-
den.

Um den Überbau des Brückenbauwerks zu
stabilisieren und verschlissenes Fugenma-
terial zu erneuern, wurde es gegen Ende
der 1970er Jahre notwendig, Sanierungs-
maßnahmen in Angriff zu nehmen. Die
Firma Torkret in Viernheim erhielt den Auf-
trag, die erforderlichen Arbeiten durchzu-
führen. Diese hatten im wesentlichen zum
Inhalt, Anker nun auch auf der Brückensei-
te stromauf zu setzen und diese zu den be-
reits vorhandenen Ankern versetzt anzu-
ordnen. Im einzelnen bedeutete das:

- Die erforderlichen Ankerlöcher an den
Gewölbestirnseiten zu bohren,
- Anker einzusetzen und zu verpressen,
- Längsfugen am Gewölbe mit Spritzmör-
tel auszupressen und
- zersetzten Fugenmörtel an den Pfeiler-
und Widerlagerfüßen auszuräumen und
die gereinigten Fugen mit Spritzmörtel
auszupressen.

Vom 27.11.1978 bis zum 28.02.1979 wur-
den die Arbeiten ausgeführt. Diese koste-
ten die Deutsche Bundesbahn 30.728,80
DM [9].

Die heutige Realität und ein Ziel

Es geht im Rahmen der Bemühungen um
den Erhalt der Niddabrücke um zwei wich-
tige Aspekte:

1. Die Niddabrücke der Taunus-Eisenbahn
ist ein Technisches Denkmal, weil sie die äl-
teste in Nutzung befindliche, steinerne Ei-
senbahnbrücke in Deutschland ist. Das muss
an Ort und Stelle dokumentiert werden.
2. Dieses Bauwerk steht seit mehr als 167
Jahren, erfüllt seine Funktion, nützt also
der Gesellschaft. Wird das Erforderliche zu
seiner Erhaltung getan?

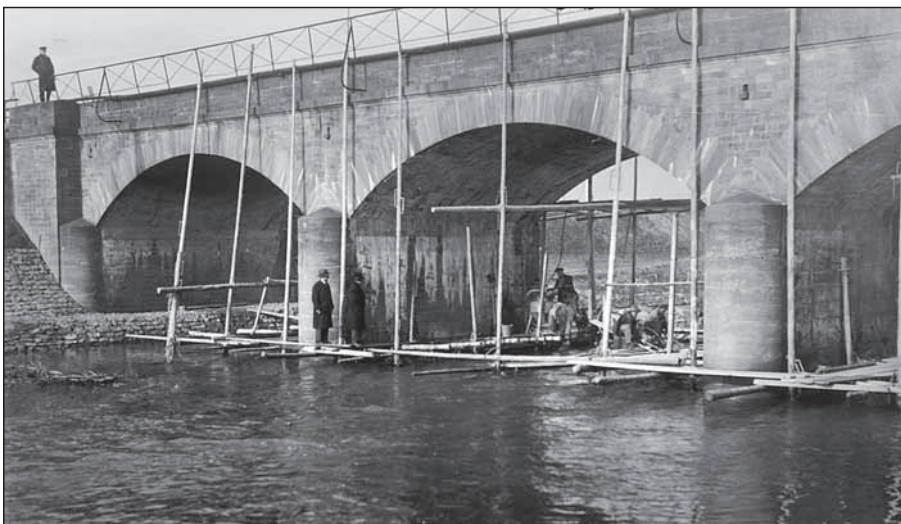


Abb. 8: Während der Arbeiten zur Sicherung der Fundamente der Niddabrücke 1931/32



Abb. 10: Erheblicher Schaden durch Bewuchs an der Flügelmauer des Dammschlusses der Niddabrücke in Richtung Frankfurt-Höchst

Abb. 9: Korrosion, Kalkausfällungen und beträchtliche Schmierereien

Ziel der Bemühungen ist es also zum einen, dieses Bauwerk nun endlich als Technisches Denkmal von öffentlicher Seite zu kennzeichnen. Das sollte durch Anbringen einer Tafel geschehen. Zum anderen ist nicht zu übersehen, dass Bauwerksteile sich in einem maroden Zustand befinden bzw. durch Schmierereien verunstaltet wurden (Abb. 9 und 10). Hier sollten die erforderlichen Instandsetzungen und Reinigungsarbeiten alsbald durchgeführt werden. Das Bauwerk muss seine Funktion weiterhin in vollem Umfang erfüllen und gleichzeitig als technisches Denkmal auch äußerlich die Wertschätzung der Öffentlichkeit dokumentieren.

Ausblick

Die Sandstein-Gewölbebrücke der ehemaligen Taunus-Eisenbahn (Strecke Frankfurt/Main – Wiesbaden) über die Nidda ist mit einer Standzeit von 167 Jahren die älteste in Nutzung befindliche derartige Eisenbahnbrücke in Deutschland. Den Nachweis hatten bereits leitende Mitarbeiter der Bundesbahndirektion Frankfurt/Main, Abt. Brücken und konstruktiver Ingenieurbau (Abt. B4), im Jahre 1988 geführt [10]. Die Bestätigung dessen aber war erst nach der Wende in der ehemaligen DDR im Jahre 1990 möglich.

Das Bauwerk ist im wesentlichen in seiner ursprünglichen Form erhalten. Es blieb von Kriegs- und Nachkriegseinwirkungen jeglicher Art verschont. Daher ist das Bauwerk

ein technisches Denkmal ersten Ranges und es wird in der Liste der Kulturdenkmale des Bundeslandes Hessen als solches geführt [11]; [12].

Wünschenswert und dem Ansehen sowohl der Stadt Frankfurt am Main, des Bundeslandes Hessen und im besonderen der Deutschen Bahn AG zuträglich wäre die Kennzeichnung des Bauwerkes als Technisches Denkmal sowie die Durchführung notwendiger Arbeiten zur Instandsetzung und optischen Verbesserung an der Niddabrücke. Mit Sicherheit wächst damit auch die Aufmerksamkeit von Bürgern, die das Bauwerk bisher entweder kaum besonders beachtet oder nur dessen technische Funktion wahrnahmen.

Literatur

- [1] Hager, B.: 150 Jahre Taunus-Eisenbahn. In: Eisenbahnen und Museen. Monographien der DGEG, Folge 39. Karlsruhe, 1991
- [2] Reichsverkehrsministerium (Hrsg.): Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen. Leipzig, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m.b.H., 1938
- [3] Brake, L.: Die ersten Eisenbahnen in Hessen. Univ. Diss. Wiesbaden, Selbstverlag der Historischen Kommission für Nassau, 1991
- [4] Kadlick, A.; Lange, H.; Langner, U. (Hrsg.): Abfahrt 1888 – Ankunft 1988. 100 Jahre Hauptbahnhof Frankfurt am Main. Hamburg, Hestra-Verlag, 1988
- [5] Berger, M.: Historische Bahnhofsbauten III. Berlin(Ost), Transpress Verlag, 1988
- [6] Flurkarte der Gemarkung Nied. Stand 1908
- [7] Heimat- und Geschichtsverein Nied e.V. (Hrsg.):

Nied am Main. Ein Frankfurter Stadtteil in alten Ansichtskarten. Vorgestellt und kommentiert von Adalbert Vollert. Frankfurt am Main, 1994

[8] Heimat- und Geschichtsverein Nied e.V. (Hrsg.): Eisenbahnausbesserungswerk Frankfurt am Main – Nied. Teil 1. Begleitheft zur Sonderausstellung 1991.

[9] Deutsche Bundesbahn: Bauwerks-Akten. Bauwerksnummer 1.0599.0. Band 1.; Frankfurt(Main), Bundesbahndirektion, o.J.

[10] Niederschriften von Hand und maschinengeschrieben des Ministerialrats a.D. Dipl.-Ing. Ernst Zulauf

[11] Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz (Hrsg.): Denkmalschutz-Informationen – DSI. Sonderausgabe 2002. 26. Jg., Oktober 2002, S. 56

[12] Förderkreis Industrie- und Technikgeschichte e.V.: FITG-Journal. No.: 01-2004, Februar 2004, S. 7

Summary / Résumé

The oldest railway bridge: the Taunus Line bridge over the River Nidda

Transport operations need to use existing infrastructure, including old structures that may even date back to the beginnings of the railways. Such structures continue to serve their purpose today, even though the vehicles operated nowadays are not remotely comparable to those that were in service when these structures first entered service. The old structures demand increased attention not just from the responsible railway authorities but also from the general public.

Le pont ferroviaire le plus ancien : le pont de la ligne du Taunus sur la Nidda

Les prestations de transport ne peuvent être réalisées que sur des installations existantes. Or, celles-ci comprennent aussi des installations anciennes dont certaines datent des débuts du chemin de fer. Elles assurent encore leur fonction de façon satisfaisante bien que les véhicules utilisés actuellement ne sont plus du tout comparables avec ceux qui existaient lors de la mise en service de ces installations. Celles-ci méritent cependant une plus grande attention de la part des services ferroviaires compétents mais aussi de la part du public.